

El paro en Gipuzkoa revela las fisuras entre las asociaciones de transporte nacionales y locales

El CNTC sugiere que Guitrans e Hiru no secundan el paro por negociar alguna posible compensación con la Diputación

Las carreteras guipuzcoanas afrontaron ayer la segunda de las cuatro jornadas de paro convocadas por las siete asociaciones que integran el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) en protesta por la entrada en vigor, a partir del próximo 9 de enero, de peajes en diversos tramos guipuzcoanos de la N-1 y la AP-15 a iniciativa de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Las organizaciones del CNTC, convocantes del paro, cifran su seguimiento en un 60%, mientras que Guitrans, que no lo secunda, y ATEIA Gipuzkoa-OLT, hablan de normalidad en una primera semana de enero caracterizada habitualmente por un bajo nivel de actividad

La valoración del seguimiento del paro, de difícil cuantificación, por otra parte, y la decisión casi a última hora de las dos principales asociaciones del sector en Gipuzkoa, como son la patronal Guitrans y el sindicato de transportistas autónomos Hiru, de no secundar el paro, han dejado a la vista la brecha existente entre dos colectivos de transportistas, el nacional y el local, que comparten el fondo, la oposición frontal a los peajes, pero que discrepan en la forma de mostrar su rechazo ante la Administración.

A este respecto, consultado ayer por este Diario, el presidente de Guitrans, Mario Palacios, justificó la decisión de no secundar el paro por "la forma en la que se convoca, circunscribiendo el paro únicamente a Gipuzkoa", algo que entiende como un "agravio comparativo".

La convocatoria de paro en protesta por la imposición de peajes en Gipuzkoa que, según Palacios, el CNTC ha valorado siempre como un asunto que trasciende a este territorio, debía haber sido a juicio del presidente de Guitrans de "ámbito nacional". "No estamos de acuerdo en que se convoque sólo en Gipuzkoa cuando todos los demás trabajan", insistió Palacios.

Otro aspecto en el que divergen las asociaciones nacionales y locales es el de la valoración de los datos del seguimiento del paro, que se está desarrollando sin ningún tipo de incidentes. Así, en la primera jornada del martes alcanzó el 60%, según estimaciones del CNTC basadas en el recuento de camiones en la N-1 en Etzegarate.

Seguimiento

Como explicó ayer una fuente de CETM, diariamente transitan por las carreteras de Gipuzkoa unos 12.000 camiones, de los que alrededor de 8.000 utilizan la N-1 en ambos sentidos para entrar o salir de Gipuzkoa. Personal de esta asociación hizo un conteo de camiones, ponderado por horas, que arrojó un tráfico diario de más de 3.000 vehículos pesados, lo que daría pie a cifrar en dicho 60% la incidencia del paro.

En todo caso, CETM admitió que el descuelgue del transporte local motivó que la afección a los centros de carga de Gipuzkoa fuera limitada, siendo su principal seguimiento en el transporte nacional e internacional.



Por su parte, Guitrans admitió haber observado un menor volumen de tráfico en las carreteras guipuzcoanas pero que achacó a la actual época del año. "La primera semana de enero suele ser muy floja en cuanto a actividad, con muchas fábricas paradas hasta el día 8, y no tenemos datos para asegurar cuál ha sido el seguimiento real del paro", sostuvo Mario Palacios.

En parecidos términos se pronunció ayer el colectivo transitario guipuzcoano, representado por ATEIA Gipuzkoa-OLT, que indicó a este Diario que el paro "no se ha notado en absoluto" en la actividad de las empresas en una semana del año caracterizada, por otra parte, por su "bajo nivel de actividad".

Trato "diferenciado"

Además, la brecha abierta entre las asociaciones nacionales y locales se hizo aún más evidente cuando el CNTC dijo que el descuelgue de Guitrans del paro a última hora, cuando la patronal guipuzcoana había sido "especialmente beligerante" en contra de los peajes, era cuando menos "curioso" y "sospechoso", sugiriendo con ello la posibilidad de que el transporte guipuzcoano pudiera estar negociando con la Diputación Foral de Gipuzkoa algún tipo de compensación.

Ante ello, el presidente de Guitrans reiteró que es el transporte guipuzcoano el más afectado por los peajes y quiso dejar claro la imposibilidad de llegar a acuerdos con la Diputación en los peajes "porque Bruselas lo impide". "No se puede hacer nada", insistió Palacios, quien volvió a justificar el descuelgue de Guitrans "por las formas en las que se ha convocado". En cualquier caso, las vías de interlocución con la Diputación seguirán abiertas "para este y otros temas".

Diputación Foral de Gipuzkoa: peaje sí o sí

La diputada de Infraestructuras Viarias de Gipuzkoa, Aintzane Oiarbide, asegura que el paro no tiene sentido "porque no vamos a dar marcha atrás". Mientras las asociaciones que componen el CNTC esperan el pronunciamiento del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco ante el recurso interpuesto contra los peajes por "vulnerar manifiestamente las directivas europeas sobre tarificación de infraestructuras", la Diputación Foral recuerda que el canon cuenta con el aval de la Comisión Europea por lo que dicho recurso "no tiene mucha base". Entretanto, el cobro del canon a los camiones de más de 3,5 toneladas se activará a las 00:00 h del día 9 de enero. A partir de esa hora, se cobrarán los tránsitos que registren los arcos de Irún, Andoain y Etzegarate. Con el fin de afianzar el correcto funcionamiento del pago del canon, garantizar la seguridad y fluidez del tráfico y causar la mínima afección de tráfico, los transportistas no podrán pagar en metálico en el peaje de Irún. El precio oscila entre los 6,89 euros que deberán abonar los vehículos de más de 12 toneladas que realicen todo el recorrido o los 0,56 céntimos para los camiones de más de 3,5 toneladas que hagan el trayecto mínimo.

El Comité Madrileño de Transporte fija su nueva composición para el periodo 2018-2021

El proceso de renovación de la composición del Comité Madrileño de Transporte por Carretera (CMTC) para el periodo 2018-2021 ha concluido, estableciéndose por parte de la Dirección General de Transporte de la Comunidad de Madrid la nueva representatividad de las dos secciones que conforman el Departamento de Transporte de Mercancías: Operadores de Transporte y Transporte Público de Mercancías.

Por lo que respecta a la sección de Operadores, la Dirección General ha dado por bueno el acuerdo de reconocimiento mutuo de representatividad remitido el 28 de julio por parte de ATEIA-OLTRA Madrid, Atradice, UNO, Fenadismer Madrid y ATA-Madrid que da como resultado que de cara al periodo 2018-2021 la nueva sección de Operadores de Transporte queda conformada por: ATEIA-Madrid, con un 33,42% de representatividad por empresas y un 29,5% por autorizaciones; Atradice, con un 29,39% de representatividad por empresas y un 24,69% por autorizaciones; UNO, con un 14,7% de representatividad por empresas y un 26,17% por autorizaciones; ATA-Madrid, con un 16,47% de representatividad por empresas y un 13,64% por autorizaciones; y Fenadismer Madrid con un 6,02% de representatividad por empresas y un 6,0% por autorizaciones.

Con respecto a los resultados iniciales del periodo 2014-2017, lo más significativo es la entrada directa en esta sección ya de Fenadismer, que inicialmente no tenía representación.

En cuanto a la sección de Transporte Público de Mercancías, también se emitió el 28 de julio una propuesta de reconocimiento mutuo de representatividad por parte de las asociaciones Fenadismer Madrid, ATA, AETG (Getafe), FEMET (en la que está integrada Atradice) y Tradisma.

Igualmente dicha solicitud ha sido validada por la Dirección General de Transporte y da como resultado que en el periodo 2018-2021 la nueva sección de Transporte Público de Mercancías queda conformada por: Fenadismer, con un 36,24% de representatividad y un 28,86% por autorizaciones; AETG, con un 27,97% de representatividad por empresas y un 16,84% por autorizaciones; ATA, con un 17,17% de representatividad por empresas y un 10,65% por autorizaciones; FEMET, con un 9,32% de representatividad por empresas y un 34,34% por autorizaciones; y Tradisma, con un 9,29% de representatividad por empresas y un 9,31% por autorizaciones, siendo el ingreso de esta última uno de los hechos más destacados en este proceso de renovación.

Curso ATEIA-OLTRA Madrid



Instantánea de la clausura del curso de ATEIA-OLTRA Madrid sobre transporte aéreo de mercancías peligrosas, homologado por IATA